Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13339**

18. Wahlperiode 11.08.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Cem Özdemir, Katharina Dröge, Matthias Gastel, Renate Künast, Peter Meiwald, Dr. Valerie Wilms, Kerstin Andreae, Harald Ebner, Dieter Janecek, Katja Keul, Sven-Christian Kindler, Monika Lazar, Steffi Lemke, Irene Mihalic, Dr. Konstantin von Notz, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Vereinbarungen des „Nationalen Forums Diesel“: Fahrzeugumrüstungen mittels Software-Updates und Auswirkungen auf die Luftqualität

Am 2. August 2017 fand in Berlin auf Einladung des Bundesverkehrsministeriums und des Bundesumweltministeriums das sogenannte „Nationale Forum Diesel“ statt.

Laut Ergebnisprotokoll wurde mit den Autoherstellern unter anderem die Durchführung von Software-Updates bei ca. 5,3 Millionen in Deutschland zugelassenen Dieselfahrzeugen der Euro-Normen 5 und 6 bis Ende 2018 vereinbart. Mit den Updates soll eine durchschnittliche Senkung der Stickoxid-Emissionswerte um 25 Prozent bis 30 Prozent erreicht werden (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-ergebnisprotokoll-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile).

Nach Ansicht der Fragesteller reichen die beschlossenen Software-Lösungen jedoch nicht aus, um die Luftqualität tatsächlich wirksam zu verbessern und die drohenden Fahrverbote in zahlreichen Städten noch abzuwenden. Nicht nur fällt die Reduktion zu gering aus, auch ist die Dauer der Umrüstungsaktion bis Ende 2018 zu lang bemessen. Zudem ist fraglich, wie hoch die Umrüstungsquote ausfällt, da es sich nur um eine freiwillige Aktion handelt, und welche Konsequenzen bei einer zu geringen Umrüstungsquote folgen.

Unklar bleibt nach Abschluss des Gipfels auch, wie die Fortsetzung der Arbeit in den in der Erklärung des Dieselgipfels (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-erklaerung-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile) genannten Expertengruppen, eine mögliche Wiederholung des Dieselgipfels sowie die Überprüfung der Umsetzung der Ergebnisse erfolgen sollen.

Wir fragen die Bundesregierung:

Umrüstungen mittels Software-Updates und Auswirkungen auf die Luftqualität

1. Wie verteilen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die ca. 5,3 Millionen umzurüstenden Fahrzeuge auf die einzelnen Automobilhersteller (bitte aufschlüsseln nach Herstellern)?

2. Bei welchen Modellen haben die Automobilhersteller beim Dieselgipfel angekündigt, Software-Updates durchzuführen, und wie viele Fahrzeuge sollten jeweils betroffen sein?

   Mit welcher Technik erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Modellen jeweils die Abgasreinigung, und wie hoch fällt die geplante Stickoxid-Reduktion bei den Modellen jeweils aus?

3. Bei wie vielen der beim Dieselgipfel angekündigten ca. 5,3 Millionen Umrüstungen handelt es sich um solche Umrüstungen, die bereits vor dem Dieselgipfel angekündigt waren bzw. durchgeführt wurden (bitte aufschlüsseln nach Umrüstungsaktionen sowie Datum und aktuellem Stand der Umrüstungen und betroffenen Modelltypen)?

4. Wie viele der ca. 2,4 Millionen VW-Fahrzeuge mit illegalen Abschalteinrichtungen, deren Rückruf das Kraftfahrt-Bundesamt am 15. Oktober 2015 angeordnet hatte, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits umgerüstet (bitte aufschlüsseln nach Modelltypen)?

5. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die durchschnittlich erreichte Reduzierung der Stickoxid-Emissionen bei den umgerüsteten VW-Fahrzeugen (vgl. Frage 4)?

   Wenn ja, wie hoch ist die durchschnittliche prozentuale Reduzierung der Stickoxid-Emissionen?

   Wenn nein, warum nicht?

6. Aus welchem Grund wurden beim Dieselgipfel keine Hardware-Umrüstungen für solche Fahrzeuge beschlossen, bei denen diese Umrüstungen technisch möglich sind?

7. Hält die Bundesregierung Hardware-Umrüstungen für effektiver als die beschlossenen Software-Updates, und wenn nein, warum nicht?

8. Hat die Bundesregierung eigene Recherchen oder Untersuchungen angestellt, um die Möglichkeit und Effektivität von Hardware-Nachrüstungen zu untersuchen?

9. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die Automobilhersteller laut Ergebnisprotokoll des Dieselgipfels lediglich eine durchschnittliche Senkung der Emissionswerte um 25 Prozent bis 30 Prozent erreichen wollen, anstatt der in der Erklärung des Dieselgipfels formulierten 30 Prozent, sodass die Erfolge geringer ausfallen könnten als in der Erklärung vorgesehen?

10. Wie wurde das Ziel einer Reduktion um 30 Prozent festgelegt, und handelt es sich dabei um einen Zielwert, der auf Basis eigener Recherchen oder Untersuchungen der Bundesregierung erstellt wurde?

11. Bezieht sich die Höhe der durchschnittlichen Senkung der Emissionswerte um 25 Prozent bis 30 Prozent auf eine Senkung unter allen Fahrbedingungen und insbesondere bei niedrigen Außentemperaturen (z. B. unterhalb von 10 °C)?

    Wenn nein, welche Rahmenbedingungen und andere Annahmen liegen diesen Reduktionswerten stattdessen zugrunde?

12. Wie hoch fällt nach Kenntnis der Bundesregierung in der Folge die Senkung der Luftschadstoffbelastung im Schnitt in den Städten aus, in denen derzeit der Jahresmittelwert bei der Stickstoffdioxidbelastung nicht eingehalten wird, und inwiefern ist diese Senkung abhängig von der vorherrschenden Außentemperatur (bitte aufschlüsseln nach Städten)?

13. In welchen Städten können drohende Fahrverbote aufgrund nicht eingehaltener Stickstoffdioxid-Grenzwerte nach Auffassung der Bundesregierung durch die Maßnahmen des Dieselgipfels nunmehr verhindert werden?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

14. Welche Maßnahmen schlägt die Bundesregierung den von Gerichten verurteilten Kommunen vor, die bereits vor Ablauf der Umrüstungsaktion beginnen müssen, Fahrverbote für Dieselfahrzeuge auszusprechen?
15. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die per Software-Update umgerüsteten Dieselfahrzeuge von eventuellen Fahrverboten in Städten mit weiterhin überhöhten Stickstoffdioxidbelastungen betroffen sein werden?
16. Inwiefern wurden auf dem Dieselgipfel Vereinbarungen zur Kostenübernahme für den Fall getroffen, dass es trotz der vereinbarten Maßnahmen zu Strafzahlungen im Rahmen eines EU-Vertragsverletzungsverfahrens kommen sollte?

Freigaben und Durchführung der Software-Updates

17. Nach welchen Kriterien wird das Kraftfahrt-Bundesamt über eine Freigabe der Software-Updates entscheiden?
18. Auf welche Weise hatte das Kraftfahrt-Bundesamt über die Freigabe von Umrüstungen bei ca. 630 000 Fahrzeugen entschieden, für die freiwillige Nachbesserungen verabredet wurden (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9962), und inwiefern weicht das nunmehr geplante Überprüfungs- und Freigabeverfahren von dem damals gewählten Verfahren ab?
19. Wieviel Personal steht im Kraftfahrt-Bundesamt zur Verfügung, um die nun in Rede stehenden Software-Updates zeitnah zu prüfen und freizugeben?
20. Inwiefern gilt als Kriterium für die Freigabe der Software-Updates insbesondere, dass die Senkung der Emissionswerte auch bei niedrigen Umgebungstemperaturen (z. B. unterhalb von 10 °C), also außerhalb der in vielen Fahrzeugen vorhandenen „Thermofenster“ erreicht wird?
21. Wie erklärt die Bundesregierung, dass bei den umzurüstenden Fahrzeugen nunmehr eine durchschnittliche Senkung der Stickoxid-Emissionen von 25 bis 30 Prozent möglich sein soll, obwohl bestimmte Automobilhersteller zuvor argumentiert hatten, dass einer Reduktion der Abgasrückführungsraten, z. B. in bestimmten Temperaturbereichen, Gründe des Motorschutzes entgegenstünden (vgl. Bundestagsdrucksache 18/12900, S. 436 f.)?
22. Unter welchen Testbedingungen wird die Wirksamkeit der Software-Updates auf dem Rollenprüfstand überprüft, und wird dabei insbesondere der WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) angewandt?
23. Handelt es sich bei den in der Erklärung des Dieselgipfels angekündigten Straßenmessungen zur Überprüfung der Wirksamkeit der Software-Updates um Fahrten nach den Vorgaben des RDE-Verfahrens Real Driving Emissions?

    Wenn nein, warum nicht und nach welchem Verfahren werden die Straßenmessungen stattdessen durchgeführt?
24. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die Freigaben im Falle der Zuständigkeit einer Typgenehmigungsbehörde eines anderen EU-Mitgliedstaates nach denselben Kriterien erfolgen wie bei einer Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes?
25. Wie wird die Bundesregierung im Falle der Zuständigkeit einer Typgenehmigungsbehörde eines anderen EU-Mitgliedstaates insbesondere sicherstellen, dass die Wirksamkeit der Software-Updates ebenfalls mit Straßenmessungen überprüft wird?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

26. Auf welche Weise wird die Bundesregierung sicherstellen, dass tatsächlich eine durchschnittliche Senkung der Emissionswerte um 25 Prozent bis 30 Prozent über alle Fahrzeuge hinweg erreicht wird, wenn die Freigabe der Software-Updates sukzessive und nicht gleichzeitig erfolgt?
27. Tragen die Hersteller die Kosten für die Überprüfungen und Freigaben des Kraftfahrt-Bundesamtes, und wenn nein, warum nicht?
28. Wird das Bundesverkehrsministerium dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages die Prüfbedingungen und Prüfergebnisse mitteilen?

    Falls ja, wann?

    Falls nein, warum nicht?
29. Wie hoch fallen die Kosten für die Umrüstungsaktionen für die einzelnen Automobilhersteller nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils aus?
30. In welcher Weise wurden beim Dieselgipfel AdBlue-Tankgrößen thematisiert?
31. Zu welchem durchschnittlichen AdBlue-Mehrverbrauch kommt es nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Software-Updates bei den Fahrzeugen?
32. Wer trägt nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für einen möglicherweise zusätzlichen AdBlue-Mehrverbrauch?
33. Wie verhält sich die Möglichkeit, dass die betroffenen Autofahrer die Kosten für einen zusätzlichen AdBlue-Mehrverbrauch tragen müssen, zu der Erklärung des Dieselgipfels, dass die Kosten für die Umrüstungen von den Herstellern zu tragen seien?
34. Wie wird sichergestellt, dass die per Software-Update umgerüsteten Dieselfahrzeuge jederzeit mit AdBlue-Vorrat und nicht mit einem leeren AdBlue-Tank gefahren werden?
35. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Umrüstungen wie im Ergebnisprotokoll vorgesehen bis Ende 2018 abgeschlossen sein werden?
36. Welche Konsequenzen bereitet die Bundesregierung für den Fall vor, dass bis Ende 2018 nicht alle Fahrzeuge umgerüstet sind?
37. Mit welchen Sanktionen müssen insbesondere die Fahrzeughersteller rechnen, wenn bis Ende 2018 die auf dem Dieselgipfel vereinbarte Emissionsreduktion nicht erreicht wurde bzw. nicht alle Fahrzeuge umgerüstet wurden?
38. Aus welchem Grund sichert die Automobilindustrie laut Ergebnisprotokoll lediglich zu, dass die Umrüstungen „zu keinem Anstieg der CO_2-Emissionen führen“ dürfen, während die politische Erklärung des Dieselgipfels von den Automobilherstellern verlangt, dass auch die „typengenehmigungsrelevanten Parameter wie der Schadstoff- und CO_2-Ausstoß, der Kraftstoffverbrauch, Geräusche und die Motorleistung nicht negativ verändert werden“?
39. Haben die Automobilhersteller wie in der Erklärung des Dieselgipfels vorgesehen zugesagt, dass bei den neu zugelassenen Fahrzeugen in allen Fahrsituationen auf der Straße eine technisch optimale Funktion des SCR-Katalysators und insbesondere bei der Verwendung von Harnstoff für die Abgasreinigung die Erreichung des dabei erzielten höchsten Wirkungsgrades gewährleistet ist?

    Wenn ja, warum soll dies nur für Neuwagen gelten, und ab wann gilt diese Zusage?

    Wenn nein, warum nicht?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

40. Haben die Automobilhersteller wie in der Erklärung des Dieselgipfels vorgesehen zugesagt, bis Oktober 2017 ein Konzept vorzulegen, um die europäischen Vorschriften zur Einführung von RDE deutlich früher anzuwenden?

    Wenn nein, warum nicht?

Durchführung der Maßnahmen und Fortsetzung des Nationalen Forum Diesel

41. Aus welchem Grund wurden Verbraucherschutz- und Umweltverbände nicht zum Dieselgipfel eingeladen?
42. Aus welchem Grund wurde Bundesgesundheitsminister Hermann Gröhe nicht zum Dieselgipfel eingeladen?
43. In welcher Regelmäßigkeit werden sich die in der Erklärung zum Dieselgipfel genannten Expertengruppen von Bund und Ländern treffen, und wer soll jeweils eingeladen werden?
44. Für welchen Termin sind die nächsten Treffen der Expertengruppen jeweils geplant?
45. Mit welchen Ministerien und auf welcher Ebene ist die Bundesregierung in den Expertengruppen jeweils vertreten?
46. Auf welche Weise werden die Termine, Tagesordnungen, Teilnehmerlisten und Ergebnisse der Treffen der Expertengruppen jeweils veröffentlicht?
47. Für wann ist eine erste Evaluierung der Umsetzung der Ergebnisse des Dieselgipfels, insbesondere bezüglich der realen Effekte auf die Immissionssituation in den derzeit von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städten, vorgesehen?
48. Inwiefern plant die Bundesregierung eine Fortsetzung des Nationalen Forums Diesel abseits der genannten Expertengruppen?

Berlin, den 11. August 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333